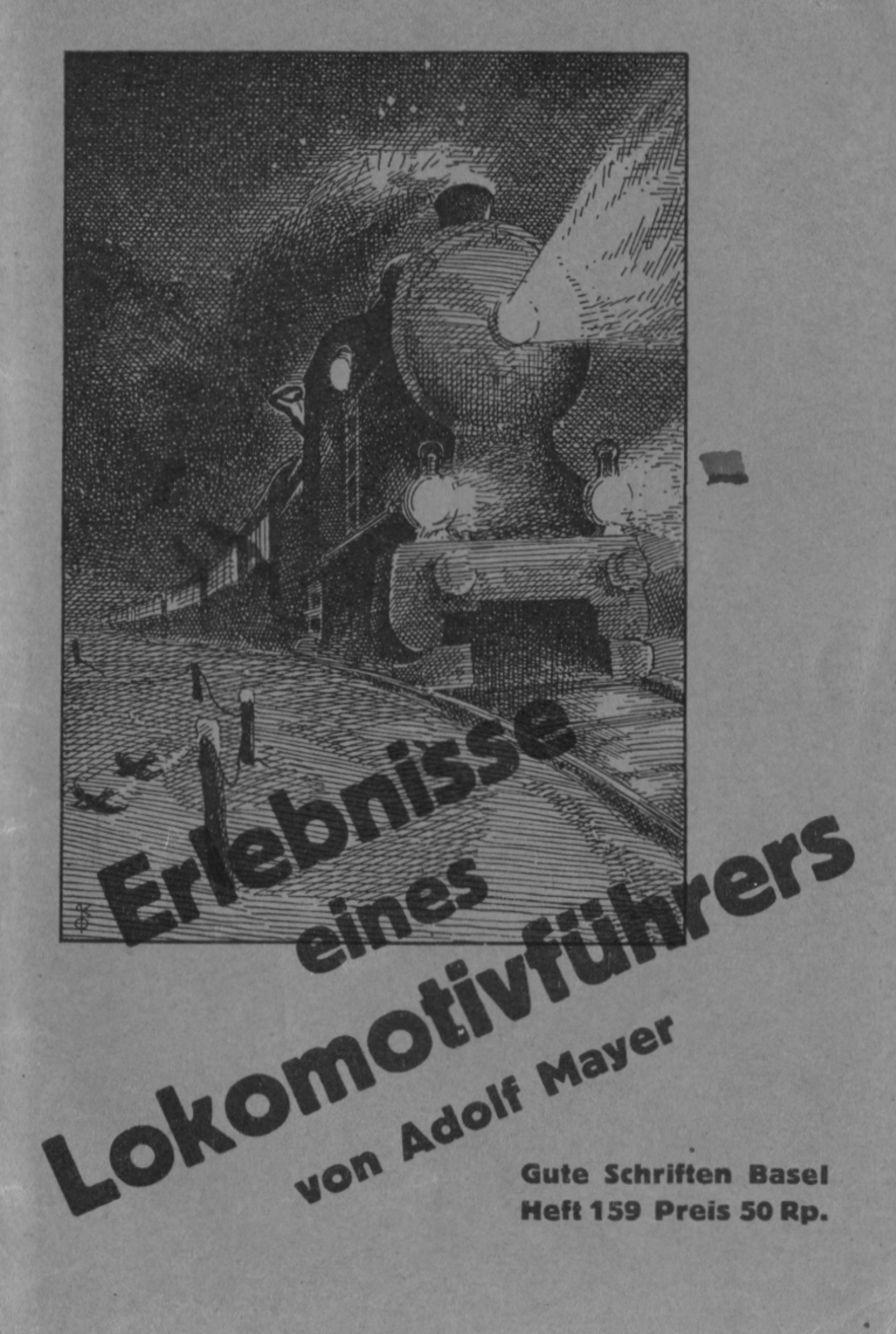

Erlebnisse
eines
Lokomotivführers
von Adolf Mayer
Gute Schriften Basel
Heft 159 Preis 50 Rp.

Basel, Nr. 159

Erlebnisse eines Lokomotivführers

Von

Adolf Mayer

18. bis 23. Tausend

Gute Schriften Basel 1932

Vorwort.

Welchem Berufsmann sind so viele Menschenleben anvertraut wie dem Lokomotivführer? Wie viel hängt ab von der Tüchtigkeit, der Geistesgegenwart, der Opferwilligkeit des Lokomotivführers! Das sagt sich jeder Reisende, der nicht gedankenlos in die Welt hinein fährt.

Wie stellt sich der Lokomotivführer selber ein zu seinem Beruf, zu den damit verbundenen Schwierigkeiten und Gefahren? Was hat so ein Mann da vorn auf der Maschine zu erzählen, der die Entwicklung der Schienenbeförderung in den letzten Jahrzehnten mit überlegener Einsicht, mit feinem Verstand und mit empfindsamem Herzen mitgemacht, der seine Erfahrungen anschaulich mitteilen kann? Gerne werden wir solche Mitteilungen entgegennehmen, wie sie uns ein Veteran der Gotthardbahn in den folgenden Kapiteln bietet. Über allerlei interessante Bestandteile des Eisenbahnbetriebs werden dem Leser neue, richtigere Gesichtspunkte eröffnet, manch eine Strecke unseres Eisenbahnnetzes wird er in Zukunft mit neuen Gefühlen und Überlegungen befahren, dank den „Erlebnissen eines Lokomotivführers“.

1. Lehr- und Wanderjahre.

Als zweitjüngstes von 10 Kindern wuchs ich in einem bescheidenen Bauernhaus des Dorfes Ermatingen am Untersee auf. Frühzeitig wie alle meine Geschwister mußte ich mich an den Arbeiten in Scheune und Stall, Wiese, Acker und Rebberg beteiligen. Das Gütlein meines Vaters war stark verschuldet, und schwere Mühe kostete es uns alle, die Hypothekarzinsen aufzubringen, besonders wenn die Weinernte nichts als Enttäuschungen brachte. Wie klein war der Mühe Lohn auch in den guten Jahren zur Zeit, wo der Dorfsenn für den Liter Milch nur 8—10 Rappen zahlte und der Weinkäufer für den Eimer (40 Liter) Weißwein nur 8, für den Eimer Rotwein nur 10 bis 15 Franken. Doch zur Ehre der Eltern sei es gesagt, daß sie mit ihren Sorgen uns Kindern nie die Jugendfreude vergällten, und zur Ehre ihrer Gläubiger, daß den Eltern trotz verzögerter Zinsleistung nie eine Hypothek gekündigt wurde.

In allen unsern Freistunden zog es uns Buben nach dem See hin, zum Baden, Gondeln oder zum Eislauf. Da lernte man, im Wettstreit seine Kräfte zu üben, gelegentlich auch brachte man sich durch waghalsige und lose Streiche in Lebensgefahr. Am lebhaftesten freut einen noch im Alter die Erinnerung an eine hilfreiche Tat. Wenn infolge andauernder Kälte und spärlichen Wasserzulaufs der Seespiegel sinkt und die Eisdecke frei über der Wasserfläche schwebt, dann birst unter unheimlichem, donnerähnlichem Krachen das Eis, und es bilden sich oft kilometerlange Risse. Am hellen Tage mag man wohl der Gefahr ausweichen. Wie aber, wenn nach Einbruch der Dämmerung plötzlich ein dichter Nebel fällt, dem verspäteten Eisläufer jede Möglichkeit nimmt, den Heimweg zu finden? Im Dezember jenes außergewöhnlich kalten Winters 1879/80 war es, daß spät abends ein Nachbarsohn zu uns hereingestürmt kam und uns erzählte, er habe unten am See aus dem dichten Nebel deutlich Hilferufe gehört. Ob wir nicht Hilfe bringen sollten? Mein älterer Bruder holte sofort sein Piston und setzte sich an die Spitze der Rettungskolonne. Wie wir in der Nähe von Mannenbach vom See her Rufe hörten, schmetterte unser Trompeter von Säckingen seine

Töne dem Verirrten entgegen. Und dann noch einmal und immer wieder noch einmal. Jetzt kamen die Rufe näher und näher, und endlich tauchte aus dem Nebel eine Gestalt auf. Es war ein völlig erschöpfter Mensch. Weil er ein paarmal eingebrochen war und sich nur mit größter Mühe wieder hatte emporarbeiten können, getraute er sich schließlich nicht mehr, aufrecht zu stehen, sondern schleppte sich, auf allen Vieren kriechend, über das Eis. Kein Wunder, daß er erst nach einer Ewigkeit, dem Rettungssignal vom Ufer folgend, sichern Boden erreichte.

In einer Schlosser- und Mechanikerwerkstätte, zwischen dem Dorf Tägerweilen und dem Schloß Kastel gelegen, trat ich 14jährig in die Lehre. Mein Meister war Handwerker, Bauer, Wirt in einer Person und wußte diese Berufe in geschicktester Weise zu verbinden. Wenn die Bauschlosserei ihm reichliche Aufträge einbrachte, so konnte er neben den zwei Lehrlingen eine ganze Reihe von Gesellen in Dienst nehmen. Wie scharf aber auch in der Werkstätte oder auf dem Bauplatz gearbeitet wurde, für fröhliche und selbst übermütige Feierabendunterhaltung blieb immer noch Zeit übrig.

An heißen Sommertagen nahmen wir Lehrlinge den Weg mit Vorliebe über Gottlieben, um uns in den kühlen Fluten des Rheins zu erfrischen. Aus Sparsamkeitsrücksichten mieden wir die Badanstalt, leisteten uns auch nicht den Luxus einer Badhose, sondern deckten unsere Blöße höchstens mit einem Tüchlein, das mit einer Packschnur oder einem Leibgurt befestigt war. Einst forderte mich der ältere Kamerad auf, mit ihm den Rhein zu überschwimmen. Tapfer und mit gutem Erfolg zerteilten wir die Wogen und erreichten bald das jenseitige seichte Ufer. Weil hier die dem Schwimmer hinderlichen Schlingpflanzen unsere Beine umklammerten, verzichteten wir darauf, ganz ans Ufer zu gehen und auszuruhen. Wir machten sofort kehrt und strebten wieder dem Ausgangspunkt zu. Mein Kamerad ermahnte mich, wegen der geringeren Strömung anfangs möglichst nahe dem Ufer stromaufwärts zu schwimmen. Sonst müßten wir, von der Strömung abgetrieben, an einer Stelle landen, wo unser mangelhaftes Badekostüm Aufsehen erregen könnte. Ehe ich die Mitte des

Stromes erreicht hatte, sah ich mich trotz meiner respektablen Schwimmkunst so weit abgetrieben, daß die Schloßtürme von Gottlieben mir gegenüberstanden. Also würde ich wohl mitten im Dorf landen müssen, so sehr ich auch meine Muskeln anstrengte. Zugleich gewahrte ich, daß der Strom mir das Schutztüchlein entführt hatte. Nackt wie Adam und todmüde dazu, langte ich an der Dampfschifflände an. Mein Aufzug erschien mir so bedenklich und anstößig, daß ich mich wie ein Dieb hinter dem Pfahlwerk des Steges durchschlich, dann zu einem Fischerboot, um dahinter die Dämmerung abzuwarten. Aber ein unbarmherziger Dorfschlingel scheuchte mich auf, hetzte noch andere auf den fremden Ankömmling. Ich hatte keine Wahl, als der Straße entlang zu flüchten. In Känguruhsprüngen eilte ich vor den johlenden Verfolgern her, möglichst bald schlug ich mich seitwärts, kletterte mit der Behendigkeit eines Affen über Mauern und Hecken, fühlte mich sicherer im Schloßgarten und atmete auf, als mir der Badeplatz winkte, von dem wir ausgegangen, und wo der Kamerad mich erwartete.

Ein andermal war ich der Verführer, als wir, diesmal war der zweite meines Meisters Sohn, nach Gottlieben ausgezogen, um dem Angelsport zu huldigen. Es war anfangs Winter, die Badeanstalt geschlossen. Gerade diese schien uns für unsere Zwecke am geeignetsten. An den Stangen, die sie mit dem Ufer verbanden, hingleitend, erreichten wir die Hütte und kletterten die Wand hinauf ins Innere. Kaum hatten wir die Angel ausgeworfen, so forderte uns eine grobe Männerstimme auf, sofort herauszukommen. Es klang so amtsmäßig, daß wir nicht zu trotzen wagten. Mein jüngerer Begleiter bewerkstelligte den Rückzug ohne Gefährde. Ich, im Gefühl meiner Verantwortung, nahm einen weitern Bogen um den Hüter der Ordnung. Wie ich, an einer Stange hangend, mich dem Ufer näherte, gab sie meinem Gewichte nach und ließ mich in den See plumpsen. Geschickt tauchte ich wieder empor. Zwar erwischte ich Hut und Angelgeräte trotz aller Anstrengungen nicht mehr, aber meinen Leib brachte ich glücklich in Sicherheit. Merkwürdig, daß mein Genosse nicht einmal des Schwimmens kundig gewesen war, noch merkwürdiger,

daß ich in der Aufregung von der Kälte des Wassers gar nichts verspürte. Immerhin machten mir die tropfnassen, kalten Kleider besonders schnelle Beine. In einer Viertelstunde legte ich den 40 Minuten langen Heimweg zurück.

Der reiche und baulustige Besitzer des Schlosses Kastel verschaffte meinem Meister viel Verdienst und uns Burschen viel Gelegenheit, die uns Dörflern fremde Kunst der Innendekoration zu studieren. Unser höchstes Interesse beanspruchte das große Wandgemälde im Gartensaal, seitdem wir entdeckt hatten, daß in den Kostümen einer mittelalterlichen Ritterszene die wohlbekannten Gesichter des Pfarrers, des Präsidenten, des Lehrers, des Dorfpolizisten, kurz aller Honoratioren von Tägerweilen verborgen waren. Am allermeisten freute uns Arbeiter die Leutseligkeit des Schloßherrn, der für den geringsten von uns stets ein fröhliches Wort bereit hatte und mit Sachkenntnis jede Arbeit besprach.

Eine recht kitzlige Aufgabe war es für mich, als ich vom Meister abkommandiert wurde, um mit dem Dachdecker zusammen auf den vier Flächen des steilen Turmdaches sogenannte Schneefänger und Blitzableiter anzubringen. Schneefänger sind Eisenstangen mit Stützen, die am Dachgebälk angeschraubt werden und den Zweck haben, im Winter das Rutschen und plötzliche Abstürzen der Schneemassen zu verhindern. Dem Dachdecker tat ich gern einen Gefallen. Es war ein urgemütlicher Norddeutscher, der nicht nur wie eine Katze klettern, sondern auch uns Jungen durch seine köstlichen Schnurren wie kein zweiter unterhalten konnte. Freilich, als ich durch eine Dachluke aufs freie Dach hinaustrat und unter mir den Schloßhof, weiter unten die Straße und noch tiefer die Waldschlucht gähnen sah, da überfiel mich trotz aller guten Vorsätze ein jämmerliches Angst- und Schwindelgefühl. Da erfuhr ich, was ein sympathischer Mensch durch sein Beispiel und sein beruhigendes Wort für eine suggestive Kraft ausüben kann. Noch heute nach 40 Jahren gruselt es mir, wenn ich daran denke, wie wir, in den schmalen Käneln schreitend, uns gegen das steil ansteigende Kegeldach lehnend, die nicht leichten Eisenstangen in den Armen balancierten und so um die kleinen

Erkertürmchen herumbogen. Der Brave vor mir machte mir jede Bewegung vor, und um mir sein ermunterndes Lob zu verdienen, nahm ich mich zusammen, und so überwand ich mich selber und die Gefahr.

Seit dem Jahre 1892 war ich in einer mechanischen Werkstätte in Chur angestellt. Sagte mir die Arbeit dort auch nicht immer zu, so gefiel's mir doch in meinem Logis im Welschdörfli, wo der bejahrte Gastwirt nicht müde wurde, uns von seinen Säumerfahrten übers Gebirg nach Italien zu erzählen, von den Gefahren bei Schnee und Unwetter. Er war's, der in mir die Lust weckte, meine Stelle zu künden und südwärts auf die Walz zu gehen. Den Dom von Mailand zum mindesten wollte ich sehen, und wenn ich mit meinen winzigen Sprachkenntnissen mir nirgends Anstellung verschaffen konnte, so hatte ich doch Aussicht, in der Filiale der Eßlinger Lokomotivfabrik in Saronno zwischen Como und Mailand eine Unterkunft zu finden.

Unterwegs kostete ich das Leben des freien Handwerksburschen gründlich aus, gelegentlich kam es mich eher schwer an. So in jener Nacht zwischen Andeer und Hinterrhein. Wegen Viehmarkts hatte ich alle Betten und Heulager mit Bauern und Händlern besetzt gefunden, war trotzig weitermarschiert, hatte aus zusammengetragenen Emdhäufchen unterwegs mir ein Lager schaffen wollen, aber des feuchtkalten Taus wegen wieder in die Nacht hinein wandern müssen. Am Ende der Rofnaschlucht meinte ich, ich käme einfach nicht weiter, ließ mich auf ein Felsstück neben der Straße nieder und suchte den Schlaf. Immer schreckten mich unheimliche Geräusche auf, wenn ich trotz der Kälte hatte einnicken können. Wieder schleppte ich mich weiter und weiter, bis mir ein Gaden unfern der Straße Gastfreundschaft zu bieten schien. Trocken war's wohl da drinnen, aber auf die Dauer setzte mir der Morgenfrost so zu, daß ich es vorzog, meine steifen Knochen nochmals in Bewegung zu setzen. Ach, wie froh war ich, als in Hinterrhein ein Wirt mir die Türe öffnete und mir einen heißen Kaffee vorsetzte. Als hätte ich das Leben zum zweitenmal empfangen, wanderte ich beglückt in der Morgensonne den Bernhardinpaß hinauf. Gemächlich nahm ich die

zahlreichen Serpentinen und erquickte mich immer wieder an der Schönheit der stetig sich glänzender entfaltenden Alpenwelt. Nahe der Paßhöhe lud mich ein feines Rasenplätzchen zur Rast ein. Jetzt sank ich, von der Sonne behaglich erwärmt, unmittelbar in tiefen Schlaf. Als ich erwachte, war es weit über Mittag. Mit kräftigen Schritten eilte ich dem Dorf St. Bernhardin zu. Die letzten Kehren wollte ich abschneiden, indem ich sachte einen Hang hinunterkletterte. Leider kam ich ins Rutschen, aber doch nur so lang, daß ich mit einer grünen Hinterseite ins Dorf einziehen mußte. Das schadete nicht einmal meinem Ansehen. Denn ein freundlicher Misoxer Jüngling, der ein mit feinem Bergheu beladenes Wägelein lenkte, lud mich zum Mitfahren ein. Trotzdem er kein Wort Deutsch verstand, ich nur über ein paar Brocken Italienisch und Französisch verfügte, konnten wir uns verständigen, besser gesagt, der Romane verstand es, mit so einleuchtenden Bewegungen und Gebärden sich auszudrücken, daß der Sinn meinem Thurgauerkopf nicht verborgen blieb.

Das Zimmerchen in Misox mußte ich teilen mit einem runzligen, struppigen Alten, dessen Aussehen, trotzdem er schon schlief und schnarchte, mir ordentlich angst machte. Mein bißchen Geld verwahrte ich vorsorglich unter dem Kissen und nahm den Knotenstock mit ins Bett. Früh am Morgen erwachte ich, und mein Erstes war, mich nach dem verdächtigen Zimmerkameraden umzuwenden. Der lächelte mich gemütlich an, und aus seinen Augenschlitzen strahlte mich nur Gutmütigkeit an, nicht Raub- und Mordlust. Jetzt erblickte ich in seiner Ecke auch ein Tragräf, das mich völlig beruhigte. Mit einer Ladung Käse und Butter war der Mann aus irgendeinem Bergörtchen nach Misox auf den Markt gekommen und hatte vielleicht mehr Barschaft zu verlieren als ich.

Je mehr ich mich dem Tessiner Teil des Misoxertales näherte, desto auffälliger wurden Hitze und Staub, sodaß ich über alles froh war, was mir den Durst stillen konnte, ob Brombeeren oder Bier.

In Bellinzona war es mir bestimmt, für diesmal sitzen zu bleiben, und statt des Mailänder Doms konnte ich nur die Kastelle

bestaunen, die dem Städtchen einen so stark italienischen Charakter verleihen. Das Sitzenbleiben sollte der Übergang zu meinem Lebensberuf und Lebensglück werden.

Ein Thurgauerlandsmann, an den ich mich wandte, fand für mich eine Unterkunft und machte mich mit verschiedenen Angehörigen der Deutschschweizerkolonie bekannt. Sie waren fast alle bei der Gotthardbahn beschäftigt. Kein Wunder, daß mir von verschiedenen Seiten der Rat gegeben wurde, auf meine Wanderpläne zu verzichten und gleich ihnen hier Arbeit zu suchen. Für einen jungen Mann meines Berufs lag es nahe, sich in den Maschinendienst einzuarbeiten, und im Hintergrunde schwebte mir das Ideal des Lokomotivführerberufs.

Gerne ließ ich mich bereden, beim Chef der Zentralwerkstätte in Bellinzona eine schriftliche Anmeldung einzureichen. Sie sollte von ihm an den Maschinenmeister in Luzern weitergeleitet werden. Ich wartete auf den Bescheid. Es verging eine Woche, vierzehn Tage, zwanzig Tage. Keine Antwort. Niemand schien von meiner Anmeldung Notiz genommen zu haben.

Da machte mich jemand darauf aufmerksam, daß in den nächsten Tagen der Herr Maschinenmeister selber der Zentralwerkstätte in Bellinzona einen Besuch abstatten werde. Vielleicht gelinge es mir, von ihm persönlich Auskunft über die Möglichkeit einer Anstellung zu erhalten. Eines Morgens bat ich vor dem Büro um Einlaß. Nicht lange ging's, so stand ich dem Maschinenmeister gegenüber. Er hörte von mir, daß ich mich vor geraumer Zeit angemeldet hätte, ohne eine Antwort zu bekommen. Davon sei ihm ja gar nichts bekannt, sagte er und wandte sich zu dem ebenfalls anwesenden Werkstättenchef um. Ob ihm eine Anmeldung von dem jungen Mann zugegangen sei? — Allerdings, antwortete dieser, aber er habe es wegen vieler Arbeiten vergessen. Mit dieser Feststellung mußte ich mich einstweilen begnügen. Unmittelbar nachher wurde ich zur ärztlichen Untersuchung eingeladen, meine Schul- und Berufszeugnisse wurden eingefordert, und einen Tag darauf stand ich schon im Dienst der Gotthardbahn.

---

2. Durch Tunnel und Rauch.

Das tragische Schicksal jener neun Männer vom Flügelrad im Giftdunst des Rickentunnels (1926) weckt in mir Erinnerungen aus vergangenen Zeiten, da ich noch jahraus und -ein, bei Tag und Nacht auf Dampflokomotiven der Gotthardbahn in Ausübung meines Berufes Gelegenheit hatte, in erstickendem Rauch der Tunnel aufregende Fahrten und Momente zu erleben.

Um dem Leser ein ungefähres Bild von dem bald der Vergangenheit angehörenden, sehr oft schwierigen Dampfbetrieb der Eisenbahnen mit Tunnelstrecken vor Augen zu führen, gestatte ich mir in Nachfolgendem aus freiem Gedächtnis, da mir tagebuchmäßige Notizen nicht zur Verfügung stehen, einige Fahrten durch drei verschiedenartige Tunnel zu beschreiben.

1. Vom Monte Ceneri-Tunnel.

Wie der Rickentunnel, so war auch dieser, als noch mit Dampf gefahren wurde, ein ganz unheimlicher, gefürchteter Geselle, weil er ebenfalls nur einspurig und daher auch enge ist. Die Rauchmassen und Gase können sich weniger ausdehnen und verdünnen als in den zweispurigen, weitern Tunneln, und zudem hat er durchwegs eine konstante Steigung von über 20 Promille. Freilich ist er bedeutend kürzer als der Ricken, dafür aber wurden die Güterzüge in der Regel mit Schiebedienst befördert, d. h. eine Lokomotive war vorn und eine hinten am Zug; letztere ohne mit demselben gekuppelt zu werden. Man kann sich nun denken, in welch wenig beneidenswerter Lage sich Führer und Heizer auf der Schiebelokomotive befanden, die in dem engen Tunnel Rauch, Dampf und Gas zweier arbeitender Lokomotiven zu schlucken hatten.

Nachdem ich anno 1893 bei der Gotthardbahn als Heizer zum Fahrdienst gekommen war und die vorgeschriebenen Instruktionsfahrten zu dritt auf der Maschine durchgemacht hatte, mußte ich eines Tages mit einer Lokomotive als Vorspann von Bellinzona nach Giubiasco, um von dort nach Rivera-Bironico im Laufe des Tages einigen Güterzügen Schiebedienst zu leisten, eine Arbeit, die für mich neu war.

Unsere Lokomotive ist nach Ankunft in Giubiasco abgekuppelt worden, wir haben uns nach kurzem Manöver hinten an den Zug

gelegt. Vom Zugführer wird das Abfahrtssignal gegeben. Schrill tönt die Dampfpfeife unserer Maschine und als Zeichen der Bereitschaft diejenige der Zugslokomotive in den schönen Morgen hinaus. Nun hört man das zweite Signal des Zugführers, der Führer der Schiebelokomotive öffnet den Regulator, stößt langsam den Zug an, und bald arbeitet auch die vordere, die Zugslokomotive. So fahren wir mit einer Geschwindigkeit von zirka 20 Kilometern die um die 25 Promille steigende Rampe längs des nördlichen Hanges des Monte Ceneri hinauf. Je höher man kommt, desto großartiger und schöner wird die Aussicht auf die zu Füßen liegende Tessinebene gegen den Langensee und Locarno zu. Gegenüber grüßen die sonnigen Berghänge, die Heimat des vielgepriesenen Nostrano.

Mit ängstlicher Spannung erwarteten wir die letzte und größte Prüfung dieser Fahrt: die Durchfahrt des Monte-Ceneri-Tunnels. Längst war mir die Lust zur Naturbewunderung vergangen, ich atmete lang und tief und füllte die Lungen so gut als möglich mit einem Vorrat von frischer Luft. Dann tauchten wir erbarmungslos ins Reich der Finsternis. In kurzer Zeit füllte sich unsere Kabine mit dickem Rauch und Dampfqualm, von Sekunde zu Sekunde steigerte sich die beinahe unausstehliche Hitze und der Ekel erregende Gasgeruch. Und in diesem Höllenpfuhl soll man atmen, schnaufen können? So lange es ging, unterließ man es, zuletzt freilich mußte man sich zu einem kleinen Versuchsschnaufer entschließen. Wie schlecht bekam einem diese Kost! Und immerfort pusteten und spieen die beiden schwarzen Ungeheuer, Funken sprühend, Rauch, Gas und Hitze aus, die Fahrt schien eine Ewigkeit zu dauern. Längst schon blieb einem nichts anderes übrig, als diese ganze abscheuliche Atmosphäre einzuatmen, wie sie eben war: giftig, heiß, stinkend. Halberstickt, schweißtriefend, schmutzig und gierig nach frischer Luft schnappend, kamen wir endlich wieder ans Tageslicht, das wir mit nicht minder großer Freude und Dankbarkeit begrüßten, als einst die müden Kreuzfahrer die Zinnen Jerusalems.

Daß an dieser Beschreibung einer Fahrt auf der Schiebelokomotive durch den „Ceneri“ keine Uebertreibung haftet, werden

meine noch lebenden Kollegen von Bellinzona aus jener Zeit bestätigen müssen.

2. Gotthardtunnel.

Der 15 Kilometer lange Gotthardtunnel war in bezug auf die Rauchplage von Anfang an ein Sorgenkind der Gotthardbahnverwaltung. Nicht nur verschuldete oft starker Rauch bedenkliche Betriebserschwerungen und Störungen, sondern er verursachte auch chemische Zersetzung bei den Stahlschienen, namentlich durch schweflige Säure, den größten Feind des Eisens, sodaß fortwährender Geleiseumbau nötig war, der dann enorme Kosten zur Folge hatte. Ich erinnere mich auch eines Falles, wo ähnlich wie im „Ricken", Führer und Heizer bei einem steckengebliebenen Zug in bewußtlosem Zustande auf der Maschine angetroffen wurden. Man suchte dann mit der Zeit, als die Rauchverhältnisse durch die Steigerung des Verkehrs immer bedenklicher wurden, durch Anlage eines Ventilators, der beim Tunneleingang in Göschenen eingebaut war und die Rauchmassen durch den Tunnel nach dem südlichen Ausgang bei Airolo treiben sollte, der Rauchkalamität einigermaßen abzuhelfen. Bei günstigen atmosphärischen Verhältnissen leistete dieser Ventilator auch wirklich gute Dienste. War aber z. B. Föhnwetter im Lande, so kam es vor, daß trotz strammem Lauf des Ventilators die ganze Tunnelröhre mit dichtem Rauch gefüllt blieb und ein Erkennen der Signale beinahe oder ganz zur Unmöglichkeit wurde.

Bei solch ungünstigen Verhältnissen führte ich als Lokomotivführer einen Schnellzug Richtung Süd-Nord. Bei der Einfahrt in den Gotthardtunnel von Airolo her hatten wir außerordentlich viel Rauch. Von Kilometer zu Kilometer verdichtete er sich, dazu hatten wir ungefähr in der Tunnelmitte Kreuzung mit einem Güterzug von Göschenen her, was die Rauchplage noch vermehrte. So kam es so weit, daß wir die Laternen mit beleuchteter Kilometerzahl, die zur Beleuchtung des Tunnels und zur Orientierung des Zugspersonals an den Kilometermarken angebracht sind, nicht mehr sehen konnten. Sozusagen nicht mehr die Hand vor den Augen waren wir imstande zu sehen. Als wir nach meiner Annahme uns den Einfahrtssignalen von Göschenen,

die im Tunnel sind, nähern mußten, verlangsamte ich den Gang des Zuges ganz bedeutend, sodaß wir bald nur mehr Schrittempo innehielten. Nun stieg von Sekunde zu Sekunde unsere Erregung. Bald rief ich, die Tunnelwandung nicht aus dem Auge lassend, dem Heizer, einem zuverlässigen Manne, zu, ob die Einfahrtsignale immer noch nicht zum Vorschein gekommen seien. „Nein, ich kann nichts sehen", gab er zurück. Auf meiner Seite bin ich ebenfalls nicht imstande, in dem infamen Rauch eine Kilometerlaterne zu entdecken, die mich hätte orientieren können. Dann gehe ich ebenfalls nach links, wo die Einfahrtssignale auftauchen sollten. Aber vergeblich versuchten wir beide gemeinschaftlich mit höchster Anstrengung den Rauch zu durchdringen und die Signale zu erspähen. Alles umsonst! Plötzlich stehen wir im hellsten Tageslicht draußen vor dem Tunnel. Gottlob ist nichts im Wege; das Signal muß offen gewesen sein. Es war Föhnwetter und der Ventilator wegen Reparatur nicht in Funktion. —

Es können im Berufsleben eines Eisenbahners, eines Lokomotivführers, Vorkommnisse eintreffen, bei denen auch dem Pflichteifrigsten besondere Verhältnisse und unglückliche Verumständungen verhängnisvoll mitspielen können. Wo ist dann die Schuld?

3. Im Pfaffensprung-Kehrtunnel.

In den Fahrten durch den Ceneri- und den Gotthardtunnel haben wir feststellen können, daß starke Rauchentwicklung in störender Weise auf den Betrieb einwirken, ja unter Umständen verhängnisvoll werden kann. Bei Tunnelfahrten auf steigenden Strecken kommt nun noch ein weiterer vom Personal gefürchteter Feind hinzu: das Schleifen der Räder auf den Schienen. Man sagt: die Maschine schleudert. Namentlich bei Fahrten durch die sogenannten Kehrtunnels verursachte dieses Schleudern nur zu oft peinliche Situationen. Die Kehrtunnels sind bekanntlich in spiralförmiger starker Kurve im Berge angelegt, bei fortwährender Steigung (am Gotthard mit zirka 23 Promille), so daß es durch diese ermöglicht wird, auch ganz schwierige Partien, wie sie die beiden Rampen des Gotthards aufweisen, zu überwinden. Diese Kehrtunnel sind es, die die Anlage der Gotthardbahn zu einem Wunderwerk der Ingenieurkunst stempelten in einer Zeit, da noch

nicht, wie in der heutigen, technische Errungenschaften die Herstellung solcher Werke gewaltig erleichterten.

Daß nun in diesen Kehrtunneln, wie sonst nirgends auf andern Strecken die Voraussetzungen zum Schleudern der Maschinen vorhanden sind, ist so zu erklären: Erstens haben die beiden Räder einer Triebachse einen ungleichen Weg zurückzulegen, denn der äußere Schienenweg ist länger als der innere gegen das Kurvenzentrum. So ist es nicht anders denkbar, als daß, wenn ein Rad sich normal, also ohne zu schleudern, dreht, das andere das genau gleich groß ist, aber in der gleichen Zeit einen weitern Weg zurücklegen muß, zum Ausgleich etwas zum Schleifen kommen muß. Dies ist das Anfangsstadium des Schleuderns, und daher ist hier auch die Tendenz dazu eher gegeben als auf geraden Strecken. Zweitens müssen die Schienen in diesen Tunneln, die sich schon wegen der Natur der Anlage nicht so gut lüften können, fortwährend mit einem Feuchtigkeits- und Schmutzbelag bedeckt sein, verursacht zum Teil vom Niederschlag des mit Öl vermengten Abdampfes der Lokomotiven und auch vom Tropfen der feuchten Tunnelwölbungen.

In solch einen Kehrtunnel, den Pfaffensprung oberhalb Gurtnellen, fahre ich also eines Morgens in aller Frühe als Führer auf einer Schiebelokomotive. Wir befördern einen Güterzug mit voller Belastung. Wegen föhnigen Wetters und feuchten Schienenzustands haben wir schon auf der offenen Strecke von Erstfeld nach Gurtnellen mit dem Schleudern der Maschine zu tun gehabt; der Sandvorrat mochte schon ziemlich zurückgegangen sein. Was nun für das moderne Verkehrsmittel, das Automobil, im Winter bei schnee- und eisbelegten Straßen die Schneekette, das ist bei den Lokomotiven ein richtig funktionierender Sandstreuapparat, ohne den bei ungünstigen Witterungsverhältnissen das Fahren auf Steigungen riskant, ja unmöglich wäre. Wehe, wenn dieser Apparat nicht mehr funktioniert oder der Sandvorrat vorzeitig erschöpft ist! Ein Steckenbleiben ist unvermeidlich. Und was dies unter Umständen in einem mit Rauch und Gas gefüllten Tunnel bedeutet, zeigt in erschütternder Weise das Unglück im Rickentunnel.

Wir tauchen in den Rauchqualm des Tunnels mit einer

Geschwindigkeit von 25 Kilometer. Da geht schon der Tanz los. Ich schließe und öffne sofort wieder den Regulator und ziehe den Sander. Nicht lange, so schleudert's wieder, und zwar stärker als vorher. Wieder die gleichen Manipulationen meinerseits. So geht's weiter; die Geschwindigkeit geht wegen des Schleuderns bedenklich zurück. Wie mit Seife eingeschmiert scheinen mir die Schienen zu sein. Zuletzt fahren wir kaum mehr im Schrittempo. Auf der vordern Maschine hat der Führer offenbar ebenfalls mit diesem leidigen Schleudern zu tun. Da nun zuletzt die Betätigung des Sandstreuers keine Wirkung mehr zu haben scheint und die Lokomotive fortwährend tanzt und schleudert, muß ich mit Schrecken vermuten, daß kein Sand mehr fließe. Wenn's so weiter geht, stehen wir in kurzer Zeit unerbittlich still. Dies will ich um alle Welt vermeiden. Ich rufe den Heizer an meinen Posten, gebe ihm einige Verhaltungsmaßregeln und verlasse das Führerhaus, um nach dem Sand zu sehen. Dies ist nun allerdings eine heikle Aufgabe. In Rauch und Finsternis während der Fahrt vorn auf den Lokomotivkessel klettern, den Deckel des Sandkastens abnehmen und den Rest des Sandvorrats nach links und rechts verteilen, damit die seitlich abschließenden Sandrohre und damit die Schienen wieder mit Sand bestreut werden, ist das Werk einer Minute. Vor mir wirft das nahe Kamin Funken, die am Tunnelgewölbe abprallen und mir auf den Nacken fliegen, und unten auf den Schienen reißen die schleudernden Stahlräder mit zischenden Tönen glühende Fetzen. Gelegentlich trennt sich vorübergehend bei starkem Schleudern die nicht gekuppelte Schiebelokomotive etwas vom Zug, so auch jetzt. Da aber in diesem Augenblick wieder Sand auf die Schienen gelangt, geht ein Ruck und ein Zittern durch den ganzen Maschinenkörper; die Räder fassen wieder normal an, die Lokomotive schießt mit voller Kraft an den Zug, so daß ich mich auf meinem gefährlichen Posten gehörig anklammern muß, um nicht herabgeschleudert zu werden. Ich klettere mit aller Vorsicht vom Kessel herunter, und bald kann ich meinen nicht wenig besorgten Kollegen ablösen. Es war ein etwas gewagtes Manöver, aber ich weiß, daß andere Lokomotivführer es ebenfalls ausgeführt haben, um das Steckenbleiben zu verhindern.

3. Im Schneesturm.

Das folgende Erlebnis aus meiner Tätigkeit als Lokomotivführer der Gotthardbahn hat vor allem den Vorzug, wahr zu sein, dann gewährt es einen Blick in den oft so gefahrvollen Eisenbahnbetrieb und zeigt, wie das Personal ganz unvermittelt in Situationen kommen kann, wo es heißt: Kopf oben behalten! Stehen ja doch dem Hirn nur Sekunden zur Verfügung, um zu tun, was geeignet ist, entweder ein namenloses Unglück zu verhüten oder einem furchtbaren Geschick zum Opfer zu fallen und Hunderte von Menschen, deren Wohl und Wehe einem in die Hand gegeben ist, mit in den Strudel des Unglücks zu reißen. Es war anfangs des ersten Dezenniums dieses Jahrhunderts an einem Vorfrühlingstag mit äußerst launenhaftem Wetter. Ich führte den Expreßzug, der um halb 2 Uhr nachmittags von Chiasso kommend, in Luzern eintreffen sollte. Bei der Durchfahrt der Station Erstfeld war noch leidliches Wetter, doch dräuten gegen Nordwesten finstere Wolkenmassen. Bald nachher, wir hatten eine Geschwindigkeit von mindestens 80 Kilometern in der Stunde, vielleicht auf dem halben Wege zwischen Erstfeld und Altdorf, überfiel uns ein furchtbarer Schneesturm. Es brauchte nur Sekunden, so waren die Fensterscheiben mit einem zu Eis erstarrten Schneebelag bedeckt. Wollte man sich hinauslehnen, um die Strecke besser sehen zu können, so flogen einem die sturmgepeitschten Schneemassen wie Nadeln schmerzend in Antlitz und Augen, sodaß eine Orientierung zur Unmöglichkeit wurde. Da die Einfahrtssignale der Station Altdorf, Vorsignal und Hauptsignal, wie auf allen doppelgeleisigen Linien links sind, ging ich auf die linke Seite, um gemeinsam mit dem Heizer wenn möglich, seitwärts ausblickend, die Stellung des Vorsignals zu beobachten. Aber vergeblich! Ein wüstes, weißgraues, fürchterliches Schneetreiben schnob wie Wotans Heer durch die Lüfte und hüllte alles in ein unbestimmbares Chaos ein. Ein instinktives Gefühl sagte mir jedoch, daß das Einfahrtssignal in der Nähe sein müsse. Ich äußerte noch zum Heizer: so fahre ich nicht weiter, zuerst will ich wissen, wo wir sind. Rasch entschlossen stellte ich das Führerventil in Bremsstellung und hielt den Zug an. Da kam auch schon der pflichtgetreue

Zugführer aus dem Gepäckwagen hinter der Maschine gekrochen und arbeitete sich neben der Maschine mühsam durch den Schnee, um das Einfahrtssignal zu suchen. Nicht ohne sich einige Male im erstickenden Schneesturm umzukehren und Atem zu schöpfen, kam er bis vor die Lokomotive, und richtig, zirka zwei Meter vor derselben ragte der Mast des Semaphors in die Höhe. Das Einfahrtssignal war geschlossen! Das Vorsignal hatten wir also trotz gemeinsamer angestrengtester Aufmerksamkeit nicht sehen können. Ich dankte im stillen Gott und der Vorsehung, daß ich im rechten Moment, vielleicht in einem der ernstesten meines Lebens, mich zum richtigen Handeln hatte entschließen können. Denn aus dem Nachfolgenden erhellt so recht die Gefahr, in der wir schwebten.

Wir standen nun etwa eine Viertelstunde vor dem Einfahrtssemaphor, der dauernd geschlossen blieb. Das Unwetter verschwand nach dieser Zeit so schnell, wie es gekommen war. Da kam uns von der Station her mit keuchendem Atem ein Mann vom Bahndienst entgegen, der uns im Auftrag des Stationsvorstandes aufforderte, mit Vorsicht bis zu den südlichen Weichen zu fahren. Wir befolgten dies, und jetzt sahen wir auch, in welch furchtbarer Gefahr wir bei Nichtbeachtung der Einfahrtssignale geschwebt hätten. Unser Durchfahrtsgeleise, das in Altdorf mit unbeschränkter Geschwindigkeit, also bis 90 Kilometer in der Stunde, befahren werden darf, war ungefähr auf der Höhe des Stationsgebäudes mit einer Partie geladener Getreidewagen besetzt. Das kam so. Es wurden in Altdorf mit der Lokomotive des Güterzuges, den wir dort fahrplanmäßig überholten, Manöver ausgeführt. Da überraschte der Schneesturm das Manöver, so daß innert kürzester Zeit die verschneiten und vereisten Weichen nicht mehr gestellt und das Durchfahrtsgeleise vor Eintreffen des überholenden Expreßzuges nicht freigemacht werden konnte. Es dauerte dann noch längere Zeit, bis die Weichen wieder in brauchbaren Zustand gestellt und das Durchfahrtsgeleise freigemacht war, so daß wir endlich, allerdings mit großer Verspätung, die Fahrt nach Luzern, die zu unserer Todesfahrt hätte werden können, fortsetzen konnten.

---

4. Durch die Lawine.

Man begegnet im Leben oft Menschen, die, solange alles den gewohnten Gang geht, ruhig und gewissenhaft ihre Pflicht tun, sobald sich jedoch Schwierigkeiten entgegenstellen, Hindernisse den Gang des gewohnten, beschaulichen Lebensverlaufes hemmen, nicht mehr wissen, wo aus und ein und nach ratlosem Prüfen und Wähnen endlich gerade das tun, was die momentane schwierige Lage wenn möglich noch verschlimmert. Dann begegnet man aber auch wieder solchen, die sich durch eben solche Hemmnisse nicht aus der Fassung bringen lassen und in raschem Erfassen der Lage auch schnell ein Mittel finden, das, mit Wagemut angewendet, die Bahn frei macht.

Wenn ein Beruf diese Fähigkeit des richtigen Erfassens und die Energie zu einer forschen, wagemutigen, nicht aber waghalsigen Durchführung der für gut erfundenen Mittel zur Beseitigung eintretender Hemmnisse wünschbar macht, so ist es bei dem Eisenbahner, nicht zuletzt beim Lokomotivführer der Fall.

Die nachstehende Begebenheit handelt von so einem Hindernis. Ob ich bei der Beseitigung desselben richtig gehandelt habe? Der Leser möge urteilen.

Es war an einem Wintertage, wenn ich nicht irre, des Jahres 1912. In den Bergen lagen ungeheure Schneemassen. Das Wetter war wärmer geworden, so daß ernste Lawinengefahr die Strecken der Gotthardbahn südlich des großen Tunnels bedrohte. Wir fuhren an jenem Tage mit einem vollbelasteten Güterzuge gemächlich, so 25 bis 30 Kilometer in der Stunde, die südliche Rampe des Gotthard hinauf. Wir hatten Rodi-Fiesso und auch Ambri-Piotta passiert und kamen in die eigentliche Lawinengefahrzone. Mit besorgten Blicken musterten wir links die steilen Berghänge und Schluchten, die sich dort längs der Linie schroff und unheildrohend gegen diese senken. Schon waren wir auf halbem Wege gegen Airolo, als uns ein Streckenwärter mit geschwungener roter Flagge entgegenkam und zum Anhalten des Zuges veranlaßte. Da wir am Schlusse des Zuges wie vorn eine schwere C-$^{5}/_{6}$-Lokomotive hatten, mußte das Anhalten immerhin

mit großer Vorsicht geschehen, um starke Stöße und Kuppelungsbrüche zu vermeiden.

Nun, das Anhalten ging ohne Störung vor sich. Der Wärter erklärte, daß soeben, zirka 200 Meter vor uns eine Lawine auf das Geleise gefallen und deswegen die Strecke nicht fahrbar sei. Sofort begab ich mich mit dem Wärter zur Stelle. Der Schnee lag auch wirklich auf dem Geleise nahe dem Berghang, also demjenigen, das wir passieren sollten, bis zu drei Metern tief. Abgesehen von der Entgleisungsgefahr, wären wir mit dem Zuge infolge des starken Schneewiderstandes niemals durchgekommen. Nun, was tun? Uns folgte bald, ebenfalls von Süden kommend, ein Schnellzug. Es galt, diesen nicht oder doch nur wenig zu verspäten. Nachdem ich im Verein mit den übrigen anwesenden Eisenbahnern die Lawine, so gut es ging, untersucht hatte und zum Schlusse gekommen war, es handle sich mehr um große weiche Schneemassen, als um Geschiebe, Baumstämme, Felsstücke ꝛc., die oft im Lawinenschnee heimtückisch verborgen sind, entschloß ich mich rasch, zu versuchen, ob ich nicht die Lawine mit leerer Maschine durchstoßen könne, um wenn möglich die Strecke bald frei zu bekommen. Ich vertraute auf die ungeheure Kraftentwicklung (von über 2000 Pferdekräften) der stärksten aller Dampflokomotiven, eben unserer C⁵/₆. So begab ich mich wieder zum Zuge, ließ die Lokomotive abhängen und hieß den Heizer die Laternen vorn auf dem Stoßbalken entfernen, und nun ging's frisch drauflos auf den kalten weißen Feind. Mit offenem Regulator und nahezu ganz ausgelegter Steuerung sausten wir auf die Lawine zu. Ich gebe zu, daß mich eine Zeitlang ein ganz unsagbar kitzliches Gefühl beherrschte, namentlich im Augenblick, als unser stählerner Titan sich in die Schneemassen grub. Auch der Wärter mitsamt seinem Haueli traute der Sache wohl nicht recht. Ich sehe sie jetzt noch, wie sie, als gälte es dem Weltuntergang zu entfliehen, davonsprangen und schleunigst hinter und in ihrem Häuschen Deckung suchten. Ein gewaltiger Ruck, und eine mächtige Schneewolke hüllte uns ein. Wir fühlten den gewaltigen Widerstand der gepreßten Schneemassen. Eine Zeitlang befürchtete ich, wir kämen nicht durch, oder, was noch

schlimmer gewesen wäre, wir entgleisten; aber mit Riesengewalt schob die mit höchster Kraftentfaltung arbeitende Maschine die ganze ungeheure Last vor sich her. Langsamer und langsamer ging's zwar, endlich aber wieder schneller, und da wußte ich: wir hatten gesiegt. Durchstoßen war die Lawine, der Weg war frei! Freilich sah man's der Maschine an, daß sie ein Schneebad genommen hatte. Vorn auf der Plattform vor der Rauchkammer türmte sich der Schnee bis zum Kesseloberrand. Jedoch mit Ausnahme einiger gebogener Stangen und Röhrchen, was eine Weiterverwendung der Maschine nicht ausschloß, war das Abenteuer gut abgelaufen, und wir konnten zufrieden sein.

Mit verhältnismäßig kleiner Verspätung konnten wir, nachdem die Maschine wieder an den Zug gekuppelt war, die Fahrt fortsetzen.

---

5. Eine Rettung aus großer Gefahr.

Auf den Bahnhöfen und Stationen sieht man überall Warnungstafeln, die das reisende Publikum auf die Gefahren aufmerksam machen, die denjenigen bedrohen, der ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug besteigt. Die Bahn lehnt jede Haftpflicht in solchen Fällen ab. Immer und immer wieder liest oder hört man jedoch von Waghalsigen, die auf fahrende Züge auf- oder von solchen abspringen und sich dabei eine Verstümmelung oder gar den Tod holen. Es ist noch gar nicht lange her, daß ich, abends vom Dienste kommend, auf dem Bahnperron zusehen mußte, wie eine Frau in tödlich verletztem Zustande aufgehoben wurde. Diese Unglückliche war, mit dem letzten Bernerzug kommend, abgestiegen, als er noch nicht vollständig angehalten hatte, und war auf den Perron und von dort unter die noch fahrenden Wagen geschleudert worden. Ein Erlebnis aus früheren Jahren, das auch von so einem Falle handelt, wobei freilich durch entschlossenes Handeln meinerseits dem in Frage kommenden Passagier das Leben gerettet wurde, dürfte wegen der ganz eigenen Verumständungen Interesse erwecken und vielen zur Warnung dienen.

An einem Wintermorgen des Jahres 1897 fuhr ich als junger Lokomotivführer mit dem ersten Personenzug von Zug gegen Walchwil-Goldau ab. Wir hatten die Dampfheizung angelassen, und es war deswegen der nicht zu lange Zug in Dampfwolken gehüllt. Schon hatte ich eine ansehnliche Geschwindigkeit erreicht, da schaute ich, wie es so Brauch ist, noch einmal nach hinten, um den Zug zu beobachten. Da gewahrte ich einen Mann, der in raschen Sprüngen gegen den abfahrenden Zug lief, offenbar in der Absicht, aufzuspringen und mitzufahren. Wegen des Dampfes der Heizung und wegen der dort sofort beginnenden Kurve nach links war es mir jedoch nicht möglich festzustellen, ob der Betreffende es wirklich gewagt habe, in Anbetracht der schon größeren Geschwindigkeit auf den Zug zu springen oder aber von dem mehr als kühnen Wagnis abgesehen habe und zurückgeblieben sei. Item, die Beobachtung hatte mich stark

beunruhigt. Einen Moment war ich wirklich unschlüssig, was ich tun sollte. Trotzdem mir kaum jemand etwas hätte vorwerfen können, wenn ich einfach zugefahren wäre, hielt ich in raschem Entschluß den Zug an. Verwundert fragte mich der Zugführer, warum ich das tue. Ich klärte ihn über den Grund auf. Er ging nach hinten, kam aber bald wieder und sagte mir, es sei alles in Ordnung, wir könnten weiterfahren. In Goldau, wo ich stationiert war, meldete ich dem Chef schriftlich das Vorkommnis. Die Bahnhofleitung Zug wurde beauftragt, den Bahnpolizeirapport über diese Sache anzufertigen. Station Zug berichtete jedoch bald, daß sie von dem ganzen Vorfall nichts beobachtet hätten und deshalb auch nicht in der Lage seien, Rapport zu erstatten. Darauf glaubte ich, die Sache sei erledigt, und durfte auch annehmen, der betreffende Mann sei entweder glücklich auf den Zug gelangt oder er sei überhaupt gar nicht aufgesprungen und zurückgeblieben.

Nach einigen Tagen jedoch begegnete mir auf der Straße der damals ebenfalls in Goldau stationierte Kondukteur Huber, ein lieber Kollege, der scheint's ebenfalls im Dienste auf jenem Zuge war. Er überzeugte sich vorerst, ob ich Führer auf jenem Zuge war. Dann erzählte er mir folgendes: „In dem Augenblick, als du den Zug anhieltest, trat ich, auf der Billettkontrolle begriffen, aus einem Wagen auf die Plattform und wollte nach hinten in einen andern, da sah ich, mit beiden Händen sich krampfhaft an den Treppenstangen haltend, die Beine auf dem Bahndamm nachschleppend, einen Mann in Todesängsten. Nicht mehr lange hätte er sich halten können, die Kraft wäre ihm ausgegangen. Der Unglückliche hätte sich aufs Geleise fallen lassen müssen, und die erbarmungslosen Räder wären über ihn hingegangen. Durch das rechtzeitige Anhalten jedoch wurde es mir ermöglicht, den Mann aus seiner furchtbaren Lage zu befreien und auf den Wagen zu ziehen.“ Der Betreffende, ein Bahnbauingenieur, war noch in Walchwil infolge der ausgestandenen Angst und des Schreckens außerstande, die Sprache zu gebrauchen. Gestützt auf diese Aussage drang ich natürlich neuerdings auf Untersuchung des Falles, und ich wurde dann zu meiner Genugtuung von der

Gotthardbahnverwaltung mit einem sehr schönen Anerkennungsschreiben nebst hoher Gratifikation bedacht.

Nicht allzulange nachher war in den Zeitungen folgende Notiz zu lesen: Bei der nördlichen Ausfahrt des Bahnhofes Erstfeld ist gestern die schrecklich verstümmelte Leiche des Kondukteurs Huber von Goldau vom Bahngeleise aufgehoben worden. Der Unglückliche muß bei der Ausfahrt mit einem Güterzuge heruntergefallen und überfahren worden sein. Heute dir, morgen mir! Menschenschicksal!

---

6. Ein Eisenbahnbetrieb mit Hindernissen.
Goldau—Zug.

Wohl selten hat ein Bahnreisender, der heute die elektrisch betriebene Linie Arth-Goldau-Zug der S. B. B. befährt und so schnell und sicher von einem Punkt zum andern befördert wird, eine Ahnung, welch ungeheure Schwierigkeiten der Gotthardbahn vor 30 Jahren der Bau und Betrieb dieser Linie verursachten. Dies ist wohl eine der teuersten Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Man kennt das Schicksal des alten Goldau, das vor mehr als 100 Jahren durch einen furchtbaren Absturz des Roßberges verschüttet wurde und seit dieser Zeit bis zu dreißig und mehr Meter tief unter Steinen und Trümmern ruht. Man weiß von den verschiedenen Katastrophen des Städtchens Zug, wo ganze Häuserreihen mitsamt den unglücklichen Bewohnern im tiefen See verschwanden. Auch die Gotthardbahn sollte beim Bau obiger Linie mit der Tücke der Erdgewalten auf unliebsame Weise zu tun bekommen. Während des Baues und des Betriebes in den ersten zwei Jahren hatte ich Gelegenheit, als Heizer und dann als Lokomotivführer, zwar in bescheidener Weise, teilzunehmen am Kampfe gegen die Naturgewalten.

Von Goldau senkt sich die Bahnlinie in mäßigem Gefälle allmählich, den Hängen des Roß-, Walchwiler- und Zugerberges entlang, gegen das tiefer gelegene Walchwil und dann gegen Zug. Viele Einschnitte, Dämme, Stützmauern und Brücken benötigte die Bahn über die zerklüfteten Uferhänge. Wie andernorts wurde auch hier das ausgestochene Material der Einschnitte zur Ausführung von Dämmen benützt. Namentlich zwei dieser Dämme waren es, die dem Bahnbau ungeheure Schwierigkeiten bereiteten. Da war in erster Linie ein Damm, nicht weit von St. Adrian, einem Weiler zwischen Arth und Walchwil, gekennzeichnet durch eine auf malerischer Anhöhe gelegene Kapelle gleichen Namens, und zweitens der sogenannte Löfflerdamm unterhalb Walchwil, die beide so großen Schaden und Verkehrshemmungen verursachten. Der erstgenannte Damm überbrückte unmittelbar nördlich eines kleinen Tunnels, das durch eine Bergrippe führte, eine mäßig tiefe Schlucht. Eine größere Wasserdole

an der Basis war zum Durchlaß des Bergwassers bestimmt. Bald nach Fertigstellung dieses Dammes, heftige Regengüsse mögen schuld gewesen sein, fing derselbe an, lebendig zu werden. Nicht nur das aufgeschüttete Material, sondern auch der Untergrund kam ins Rutschen, und bald war an Stelle des Dammes ein gähnendes Loch getreten. Die Wasserdole, die ursprünglich zu unterst war, sah man bald zu oberst auf dem seewärts rutschenden und sich wälzenden Dammkörper. Da die Eröffnungszeit der neuen Linie, der 1. Juni 1897, schon nahegerückt war, hieß es, ohne langes Bedenken diese Störung auf irgendeine Art überwinden. Es wurde deshalb von den maßgebenden Organen der Entschluß gefaßt, diese gefährliche Rutschstelle mit einer Eisenbrücke von möglichst großer Spannung zu überbrücken, statt einen neuen Damm aufzuführen, dem aller Voraussicht nach das gleiche Schicksal wie dem ersten beschieden gewesen wäre. Bis nun die nötig werdenden tiefen Fundamente der zwei Brückenlager ausgehoben, die letztern, sowie die Eisenbrücke selbst erstellt und benützbar gemacht werden konnten, was längere Zeit in Anspruch nehmen mußte, entschlossen sich die Ingenieure, eine provisorische Holzbrücke zu erstellen und den Verkehr über diese sich abwickeln zu lassen. So kam in kurzer Zeit dieses Monstrum einer Eisenbahnbrücke zustande. Auf schlüpfriger, unsicherer Basis wurde, auf mehreren, zum Teil hohen Holzböcken ruhend, das übrige Holzwerk der Brücke montiert, und als sie dann fertig war, sahen wir uns mit verwunderten Augen, und ich muß gestehen, höchst mißtrauischen Blicken dieses Verlegenheitskunststück an. Und da hinüber sollten wir mit unsern schweren Maschinen und Zügen fahren, bis nebenan die neue eiserne fertig war! Eines Tages hieß es ausrücken zur Brückenprobe. Und gerade uns, Giacomo und mir, kam die zweifelhafte Ehre und das Vergnügen zu, als erste die Überfahrt über die Notbrücke zu riskieren. Als Einleitung wurden zwei mit 30 Tonnen Eisenbahnschienen beladene Wagen über die etwas im Gefälle liegende Brücke laufen gelassen. Auf den Anhöhen ringsum hatten sich viele Zuschauer eingefunden: Vertreter der Bahnverwaltung, Bauingenieure, sowie auch Privatleute. Die beladenen Wagen

kamen sauber über die Brücke, ohne daß sie gerade größern Lärm machte. Nun sollte aber die bedeutend schwerere Lokomotive an die Reihe kommen, um zu sehen, ob die Brücke sich auch diese Last gefallen lasse. Langsam, zaghaft, im Schrittempo fuhren wir auf die Brücke. Da erhob sich aber ein durch Mark und Bein gehendes Knirschen und Krachen in dem frischgefügten Holzwerk. Stumm, verständnisinnig sahen wir zwei, Führer und Heizer, einander an, und jeder riß, wohl vom gleichen Gedanken beseelt, die Seitentüre auf, um durch einen kühnen, aber lebensgefährlichen Sprung im Falle des Zusammenbruches womöglich das Leben zu retten. Immer lauter und beängstigender wurde das Zittern und Krachen unter unsern Füßen, und wir glaubten sogar ein leises Schwanken zu spüren. Aber wie der gewiß gebrechliche Bau unter uns, so hielten auch wir tapfer stand und gelangten endlich, erleichtert aufatmend, wieder auf festeren Boden. Auch auf der Rückfahrt konnten wir uns eines gewissen Grauens nicht erwehren, solange wir uns auf dem gebrechlichen Bauwerk befanden. Wir nahmen auch Anlaß, die Verwaltung dringend zu ersuchen, für diese Strecke leichtere Lokomotiven zu verwenden, solange diese Notbrücke befahren werden müsse. Nach kurzer Zeit wurde unserm Verlangen entsprochen. Wie sehr auch andere vor dieser Brücke Angst hatten, mag die Tatsache beweisen, daß einer unserer Garde, als er zum erstenmal darüberfahren mußte, die leere Maschine allein fahren ließ und diese drüben wieder in Empfang nahm. Auf dem Rückweg fand er dann den Mut, auf der Maschine zu bleiben.

Ohne Störung wickelte sich mit diesen leichtern Maschinen nach der Betriebseröffnung der Verkehr ab. Unterdessen wurde der Bau der neuen Brücke beschleunigt. Die Fundamente und die zwei Brückenlager waren fertig, und jetzt ging's an die Montierung der Eisenbrücke selbst. Dabei kam nun deren innerer, d. h. bergwärts stehender Eckpfeiler so nahe an die provisorische Holzbrücke, daß Personal und Passagiere der einstweilen noch auf letzterer verkehrenden Züge durchaus nicht aus den Fahrzeugen hinauslehnen durften, weil sie sonst unfehlbar ihre Köpfe an diesen so nahen Pfeiler geschlagen hätten. Auch hier wußte man

sich, und zwar auf höchst originelle Weise, zu helfen. Nicht nur lagen auf den Bänken, in den Wagen, überall Warnungszettel auf, sondern an Ort und Stelle, also unmittelbar vor dem gefährlich nahen Eckpfosten wurde ein zuverlässiger Mann postiert mit einem großen Tannenreisbesen. Diesen Besen nun hatte der Mann während der Durchfahrt eines Zuges hart an den Wandungen und Fenstern der Wagen streichen zu lassen, so daß, sobald ein Passagier den Kopf aus dem Fenster halten wollte, er von dem Besen schleunigst zum Rückgang veranlaßt wurde. Wollte der oder die Betreffende, mehr oder weniger entrüstet, nachsehen, was wohl dieser kratzende Gruß zu bedeuten habe, so war die Stelle bereits passiert und also eine Gefahr nicht mehr vorhanden.

Einige Tage vor der Betriebseröffnung fuhren wir, d. h. das ganze Maschinenpersonal, das schon einige Zeit vorher nach Goldau versetzt worden war, zur Besichtigung der Bauarbeiten an den gefährdeten Stellen der Bahn nach Oberwil. Dieses Oberwil, etwa 20 Minuten ob Zug gelegen, hatte dazumal ein Bahnhofgebäude, freilich nur aus einem Lattengestell bestehend und mit Karton und Emballage bekleidet. Da war alles vorhanden, d. h. wenigstens angeschrieben: Wartsäle I., II. und III. Klasse, Bureaux, Telegraph, Gepäckraum, Stationsglocke; selbst Aborte für Damen und Herren durften nicht fehlen. Vor dem „Gebäude“ stand, stramm salutierend, ein ausgestopfter Stationsvorstand. Die Oberwiler, die gerne eine Haltestelle gehabt hätten, denen aber ihr Wunsch nicht erfüllt worden war, hatten aus Bosheit dieses Gebäude errichtet, das in erster Linie für die bevorstehende Probefahrt bestimmt war. Bei langsamem Passieren dieses Zuges, den zu führen mir vergönnt war, erregte die anwesende Einwohnerschaft, die unter Hallo, Schießen und mit Läuten der Stationsglocke den Zug begrüßte, bei den Passagieren große Heiterkeit. Vor diesem improvisierten Stationsgebäude, Oberwil in spe hieß es stolz am Giebel, stellten wir uns auf, und da wir zur Fürsorge auch einen Wanderphotographen mitgenommen hatten, ließen wir ein höchst originelles Konterfei anfertigen, natürlich mit dem strohernen Stationsvorstand in der Mitte.

Bald ging's wieder Goldau zu. Stolz und aufrecht standen wir, den Photographen mit Stativ und Apparat in der Reihe, auf den leeren Schotterwagen. Schon hatten wir Walchwil passiert, eben fuhr die Maschine unseres Zuges in einen kleinen Tunnel. Da auf einmal ein gewaltiger Ruck, und wir flogen auf den Boden. Ich selber hatte das spezielle Pech, auf den umgestürzten Photoapparat zu fallen. Was war geschehen? Wir hatten einen wirklichen Zugszusammenstoß erlebt. Von Goldau war nämlich ein mit Zement geladener Güterwagen in Handtransport auf die Strecke gelassen worden, ohne daß scheint's das Personal des Materialzuges von diesem Manöver verständigt worden war. Als deshalb unser guter „Chrigu", der Führer auf der Maschine unseres Materialzuges, aus jenem Tunnel fuhr, stand dieser stark gebremste Wagen unmittelbar vor ihm. Geistesgegenwärtig schloß er den Regulator, warf die Steuerung zurück und gab Gegendampf, konnte aber einen Zusammenstoß doch nicht ganz verhindern. Nun, wir kamen so noch leidlich davon, einige Schürfungen und Beulen freilich setzte es ab, und der demolierte Photoapparat schmerzte den Besitzer nicht wenig.

Nun noch ein Wort von dem zweiten großen Hindernis, dem Löfflerdamm. Erst nach der Betriebseröffnung gab dieser böse Kumpan der Bahnverwaltung so viel zu schaffen. Beinahe tägliche Entgleisungen auf diesem Damm zeigten, wie gefahrvoll und unsicher die Stelle war und noch werden konnte. Alles Zuführen und Unterkrampen von Grien nützte nichts. Wenn abends noch das Geleise gehörig in Ordnung war, am Morgen hingen Schwellen und Schienen in der Luft. Als ob der Damm nicht aus totem Material, sondern aus lebenden Wesen bestünde, so wich und wanderte er. Zeitweise mußte der Verkehr sogar über Rothkreuz-Immensee geleitet werden, was natürlich unliebsame Verspätungen verursachte. Da griffen die Bauorgane zum einzigen Mittel, das zwar langsam, aber um so sicherer half. Man beschwerte den Damm mit ungeheuren Steinmassen und gab nicht nach mit der Zufuhr von Nagelfluhfelsblöcken vom nahen Goldau, bis sich die schweren Steine durch den weichen Damm gebohrt hatten und auf bessern Untergrund stießen. Freilich ging

das wochen-, monatelang, aber endlich war's genug, der Damm war und blieb fest. Gegen die Straße hin mußten noch lange Zeit, um ein Überschütten derselben zu verhüten, die wandernden Erdmassen des Dammes, die sich bauchig blähend bemerkbar machten, abgeführt werden. Ein Haus in der Nähe mußte geräumt und der Besitzer entschädigt werden.

So waren endlich, nach langem, hartnäckigem Kampfe, die Feinde besiegt, dank dem unbeugsamen Willen der Bahn- und Bauleitung.

---

7. In Todesgefahr.

Die Bahnlinie über den Gotthard bietet mit ihren langen Gefällstrecken, auf denen bei Talfahrt zur Regulierung der Fahrgeschwindigkeit ein stundenlanges Bremsen der Fahrzeuge notwendig wird, im Betriebe mancherlei Gefahren, namentlich bei Güterzügen die nicht wie Schnell- und Personenzüge mit durchgehender automatisch wirkender Bremse versehen sind, welche von der Lokomotive aus allein bedient werden kann.

Das nachfolgende Ereignis spielte sich in einer Zeit ab, da das Eisenbahnwesen erst anfing, sich recht zu entwickeln. So waren z. B. damals noch nicht einmal die gewöhnlichen Personenzüge der Gotthardbahn mit der Westinghousebremse ausgerüstet, sie mußten von Hand gebremst werden. Die Bremsapparate an den Güterwagen entsprachen vielfach, insbesondere was ausländisches Wagenmaterial anbelangte, den Anforderungen einer Bahnanlage, wie sie der Gotthard aufwies, keineswegs, oder doch nur mangelhaft. Die Bremsmannschaft war in kläglichen Bremshütten erbarmungslos jeder Unbill der Witterung ausgesetzt und hatte nur zu oft Mühe, sich auf den hoch oben thronenden, wackeligen Bremsböcken festzuhalten, um bei stärkeren Schwankungen und Stößen nicht herabzufliegen. Die Konstruktion der Bremsen selbst war mangelhaft (es existierten zum Teil sogar an Stelle eiserner noch hölzerne Bremsklötze); die Wirkung derselben war manchmal durchaus ungenügend, so daß Überschreitungen der Fahrgeschwindigkeit und Überfahren geschlossener Signale immer zu befürchten waren. Da gab es manche peinliche Situation, nicht nur für uns, das Lokomotivpersonal, sondern namentlich auch für das diese mangelhaften Bremsen bedienende Zugspersonal.

Es war im Jahre 1894, da hatte ich als Heizer einen Nachtgüterzug Biasca-Erstfeld zu bedienen. Der größte Teil des Zuges bestand aus Güterwagen, mit italienischem Schlachtvieh beladen, nur am Schlusse des Zuges waren ein bis zwei offene, mit behauenen Granitblöcken beladene Güterwagen angehängt. Ohne Störung gelangten wir über den Berg und fuhren von Göschenen talwärts. Von Wassen weg beobachteten wir, daß die Schluß-

wagenbremse, offenbar infolge allzu intensiver Bedienung, stark Funken warf und die Bremsklötze glühend wurden. Nach Einfahrt in den Pfaffensprung-Kehrtunnel oberhalb Gurtnellen verspürten wir ein eigentümliches anhaltendes Rucken im Zuge, gerade so, als ob sich fortgesetzt ein Bremser damit beschäftigte, eine gutwirkende Bremse abwechslungsweise rasch anzuziehen und zu öffnen. Besorgt schauten Führer und Heizer einander an, und aufmerksam spähten wir, so weit einem dies die Fahrt durch einen spiralförmig angelegten Tunnel gestattet, nach hinten, um allfällig vom Zugbegleitungspersonal abgegebene Haltsignale ja nicht zu übersehen oder zu überhören. Da wir aber nichts Außergewöhnliches beobachteten, konnte sich der Führer nicht entschließen, das Anhalten des Zuges zu veranlassen. Als wir aber aus dem Tunnel gelangt waren und das Rucken im Zuge immer bedenklicher sich bemerkbar machte, mußten wir uns dennoch dazu entschließen, umsomehr, als jetzt auch hinten vom Zugführer Haltsignale gegeben wurden.

Nach Anhalten des Zuges begaben wir uns nach hinten, um zu erfahren, was eigentlich los sei. Wir wurden bald inne, daß das anhaltend starke Bremsen des Schlußwagens das Abspringen der Radreifen der hintern Achse bei der Einfahrt in den Pfaffensprungtunnel verursacht habe. Selbstverständlich hatte dies auch die Entgleisung zur Folge gehabt. Man denke sich nun die Lage des die Bremse dieses Schlußwagens bedienenden Mannes!

Eine richtige Bremshütte, wie man sie an heutigen modernen Eisenbahnwagen sieht, darf man sich nicht denken, sondern da war nur ein sogenannter Bremsbock vorhanden, d. h. einige kleine Eisentritte zum Hinaufklettern, ein kleines Standbrett, ein enger Sitz und die Bremsspindel mit dem Bremshebel. Da die Radreifen weggeflogen waren, so „hopste" die entgleiste Achse unterhalb des Bremsbockes, Mann und Ladung erbärmlich schüttelnd, über Schotter und Schwellen den ganzen langen Tunnel hinab. Die Signallaterne, mit welcher der Mann noch rettende Haltsignale hätte geben können, war infolge des starken Rüttelns vom Wagen geflogen. Die schwere Steinladung schob sich bedrohlich

nach hinten, weil der Wagen dort tiefer saß. Einzelne Stücke fielen auf die Geleise. Später staute sich die ganze Ladung an die hintere niedere Wand und den Bremsbock.

Halten diese nicht stand, so ist der Mann darauf verloren; er fliegt auf die Bahn und die nachfolgenden Granitblöcke zermalmen seinen Körper. Schon senkt sich die Wand mit der Bremshütte tiefer und schiefer hinter der schweren geschüttelten Last. Krampfhaft umschließt der Bedauernswerte, um nicht vom Zug zu stürzen, mit seinen Armen die Bremsspindel. Die Signalpfeife im Munde, die anfänglich noch schrille Haltsignale gab, die aber im Lärm der Fahrt von den weiter vorn postierten Kollegen nicht gehört werden, versagt ebenfalls den Dienst, weil das metallene Mundstück von dem in Todesangst zitternden Manne buchstäblich platt gebissen ist. So erwartet der Unglückliche jeden Augenblick den Tod. Da endlich verlangsamt sich der Gang des Zuges, und außerhalb des Tunnels steht er still.

Der Mann mußte von seinem schief nach hinten hängenden, halb vom Wagen gelösten Marterposten herabgeholt werden und saß, bleich wie der Tod, am Bahnbord. Mit kurzen, abgehackten Worten gab er Auskunft über das soeben Erlebte. Äußerlich anscheinend heil und dennoch krank und gebrochen mußte der Unglückliche vorn im Zuge in den Personenwagen verbracht werden. Nicht lange, vielleicht ein Vierteljahr nachher, ist er, vermutlich infolge des bei diesem Unfall erlittenen Schreckens, jung gestorben.

Das Vorkommnis verursachte selbstverständlich eine ganz erkleckliche Betriebsstörung, da die auf den Geleisen liegenden herabgefallenen Granitblöcke entfernt werden mußten. Ferner war man gezwungen, bis das entgleiste Fahrzeug entfernt werden konnte und das beschädigte Geleise wieder in Stand gestellt war, sich mit einspurigem Betrieb auf dieser sonst doppelspurigen Linie zu behelfen.

Das Abspringen der Radreifen kommt zum Glück sehr wenig vor. Wenn es dennoch geschieht, so hat es seinen Grund in einem nicht beachteten Bruch der Reifen oder, wie in obigem Fall, in zu starker Erhitzung durch übermäßiges Bremsen. Die Achse

eines Eisenbahnfahrzeuges setzt sich zusammen aus der Achswelle, dem Radstern bei Speichenrädern oder der Radscheibe bei Vollrädern und dem stählernen Radreifen, auch Bandage genannt. Der Radstern wird hydraulisch auf den Achsschenkel aufgepreßt und gekeilt. Bei dieser Arbeit ist peinlichste Präzision erste Bedingung. Der Radreif, der zur Schienenführung innerhalb mit dem sogenannten Spurkranz versehen ist, wird in glühendem Zustand auf den ebenfalls gut passenden Radstern aufgezogen. Beim Abkalten zieht sich der Reif derart fest, daß ein Lockerwerden bei normalen Verhältnissen kaum denkbar ist. Allfällig vorhandene Befestigungsschrauben dienen lediglich zur Kontrolle auf Festigkeit. Wenn jedoch eine solche Bandage schon einige Male abgedreht und deshalb dünn geworden ist und dann bei übermäßigem Bremsen stark erhitzt wird, so kann sie wohl abspringen, wie es bei dem geschilderten Unfalle vorgekommen ist.

---

8. Falsche Weichenstellung.

An einem Werktag des Jahres 1896 war ich als Heizer beim Stückgüterzug Goldau-Erstfeld im Dienste; wir hatten, nachdem wir mit dem Aus- und Einladen von Gütern, sowie dem Manöver fertig waren, vor der Weiterfahrt von Brunnen die Kreuzung des auf dieser Station durchfahrenden Expreßzuges 58 abzuwarten. Abfahrtbereit war unser Zug ganz vorn gegen die Einfahrtsweiche hinter dem sogenannten Polizeipfahl in dem neben dem Durchfahrtsgeleise liegenden Geleise aufgestellt, sodaß Zug 58 bei richtiger, also gerader Weichenstellung anstandslos hätte passieren können. Ich war vorläufig noch allein auf der Maschine, der Führer plauderte hinten beim alten Stationsgebäude mit dem übrigen Personal. Das Glockensignal vom Kreuzungszug 58, die Durchfahrt von der Station Sisikon anzeigend, war soeben verhallt. Ich machte noch einmal die Runde um die Maschine und beobachtete zu meiner Befremdung, daß die Einfahrtsweiche immer noch auf Ablenkung, d. h. so gestellt war, daß Zug 58 in unser Geleise einfahren und deshalb mit unserm Zug zusammenstoßen mußte, sofern das Einfahrtssignal geöffnet war. Ich ließ beunruhigt diese Weiche nicht mehr aus den Augen, und als auch im Moment, wo der Zug 58 bald eintreffen mußte, sie immer noch unrichtig stand, ließ es mir keine Ruhe mehr. Ich stürmte nach hinten zum Stationsgebäude. Ein Blick auf das Stellwerk genügte, um mich zu überzeugen, daß das Einfahrtssignal geöffnet war. Dies teilte ich dem diensthabenden Stationsbeamten mit. Er begriff rasch den verhängnisvollen Fehler, den er gemacht hatte. Innert einiger Sekunden entriegelte er, schloß das offene Einfahrtssignal, stellte die Weiche richtig, also für gerade Durchfahrt, und öffnete und verriegelte neuerdings das Einfahrtssignal. Inzwischen ließen sich schrille Dampfpfeifensignale der Lokomotive des Zuges 58 hören. Die Sache lag nun so: Das südliche Einfahrtssignal hat ein Vorsignal. Zwischen diesem und dem ersteren ist der kurze Gütschtunnel. Beim Passieren des Vorsignals zeigte dieses dem Führer des Zuges 58 offene Stellung des Hauptsignals an, und doch war das Hauptsignal, als er es, aus dem Gütschtunnel fahrend, zu Gesicht

bekam, geschlossen, weil eben gerade in dieser Zeit der Stationsbeamte am Stellwerk manipulieren mußte, um die falsche Weichenstellung zu korrigieren. Die anerkennenswerte Aufmerksamkeit des Führers von Zug 58 verhinderte also ein Überfahren des vorübergehend geschlossenen Hauptsignals. Dank meinem Dazwischentreten verursachte die ganze Geschichte, die so schlimm hätte endigen können, bloß einen kurzen Halt des Expreßzuges vor dem Einfahrtssignal.

Ähnlich habe ich einmal im Bahnhof Arth-Goldau sehen können, wie ein Weichenwärter unmittelbar vor einem in strammer Fahrt begriffenen Zuge die in ein ganz kurzes Stumpengeleise führende Weiche, die von unberufener Hand falsch gestellt worden war, noch schnell richtig stellte und so ein großes Unglück verhinderte. Es war dies noch in einer Zeit, wo jener Bahnhof erst im Bau begriffen war und die Weichen vielfach, von Zentralisierung oder Verriegelung nicht zu reden, nicht einmal mit Weichenstandszeigern versehen waren.

Aus beiden Begebenheiten kann man ersehen, daß im Eisenbahnbetrieb Pflichttreue und Entschlossenheit eine große Rolle spielen und auch der Kleinste in die Lage kommen kann, durch entschlossenes Handeln Unheil zu vermeiden.

---

9. Offene Barrieren.

Welche Gefahren heutzutage bei dem sich riesig steigernden Straßenverkehr die Niveauübergänge über die Bahnlinien für das Fahrpersonal, nicht minder aber auch für die Autobesitzer und Chauffeure, Fuhrleute usw. bergen, zeigen uns am deutlichsten die Unfallstatistiken der Gegenwart. Es ist als eine der anerkennenswertesten Bestrebungen der mit Unrecht geschmähten und kritisierten S. B. B. zu würdigen, daß sie trotz der ungeheuren Kosten diese Niveauübergänge womöglich durch Unter- und Überführungen ersetzen. Möchten doch der Bund, die Kantone, die Bahnverwaltungen und nicht zuletzt auch die Autobesitzer, die wohl am meisten interessiert sind, sich zusammentun zu einer noch rascheren Beseitigung sämtlicher Niveauübergänge unter Verteilung der notwendigen großen Opfer. Wie mancher Mensch könnte vor gewaltsamem Tode oder vor Verstümmelung bewahrt werden.

An einem Herbstsonntagabend des Jahres 1910 führte ich den letzten Personenzug von Luzern nach Erstfeld. Es war außerordentlich dunkel, weder Mond noch Sterne am Himmel zu sehen. Nach Abfahrt von der Station Immensee näherte ich mich mit schon bedeutender Geschwindigkeit dem Niveauübergange südlich der Station, über den die Landstraße von Küßnacht nach Arth führt. Dieser Übergang ist seit langem durch eine Unterführung ersetzt. Da bemerkte ich zu meiner Überraschung vor mir verschiedene Lichtlein, die schwingend und zitternd wie Leuchtkäfer über den Bahnübergang huschten. Sonst konnte ich bei der herrschenden Finsternis nichts unterscheiden. Das könnten Velofahrer sein, die bei vielleicht offengebliebenen Barrieren das Geleise kreuzen, fuhr es mir unwillkürlich durch den Sinn, und Denken und Handeln war eins. Ich warf das Bremsventil herum, schloß den Regulator zugleich und hielt den Zug knapp vor dem Übergang an. Da hörten wir auf der linken Seite das Geräusch eines herabgerissenen und aufschlagenden Schlagbaumes und gleich darauf Schimpfen und Fluchen mehrerer menschlicher Stimmen. Wir gingen hinzu und konnten uns überzeugen, was für ein Unglück ich mit dem Anhalten verhütet hatte. Es waren

wirklich, wie ich geahnt hatte, Velofahrer gewesen, die Mitglieder eines Veloklubs aus einer zentralschweizerischen Ortschaft, die, von ihrem Sonntagsausflug in fröhlicher Stimmung heimkehrend, ahnungslos, den nahenden Zug nicht gewahrend, bei offenen Barrieren den Übergang in langer Linie passierten. Im gleichen Momente nahte der Zug, und der aus dem Wärterhaus springende Wärter, zu spät auf seinem Posten erscheinend, wollte sein sträfliches Versäumnis nachholen und riß unbedacht den linksseitigen Schlagbaum herunter, weshalb die anfahrenden Velozipedisten daran fuhren und zum Teil auf das Geleise geschleudert und verletzt wurden. Hätten wir nicht angehalten, so wäre es zweifellos ohne Blutbad nicht abgelaufen. So kamen diese Velofahrer mit dem Schrecken und durch das unbedachte Handeln des Barrierenwärters mit einigen Beulen und Schürfungen und beschädigten Vehikeln davon. Die Angelegenheit, die auf meine Meldung hin natürlich genau untersucht wurde, trug mir die übliche Belohnung, dem fehlbaren Wärter aber die Entlassung ein.

Durch Umfrage beim Personal könnte man noch Hunderte und Hunderte von ähnlichen verhüteten und unverhüteten Unfällen auf Niveauübergängen erfahren, die uns die Gefährlichkeit derselben drastisch und tragisch vor Augen führen. Möchte es doch mit deren Beseitigung rasch vorwärtsgehen.

---

10. Urlaub auf unbestimmte Zeit.

Dies Erlebnis bezieht sich auf die Behandlung des Personals der untern Kategorien durch Vorgesetzte. Die Geschichte möge zeigen, wie man sich Recht verschaffen kann, wenn untere Vorgesetzte es in der Behandlung des Personals am richtigen Takt fehlen lassen. Ein gutes Gewissen, männlicher Mut und Anklopfen am rechten Orte sind drei Mittel, die selten versagen.

Es war im Jahre 1896, ich war in E. damals noch als Lokomotivheizer der Gotthardbahn stationiert. Da bekam ich eines Morgens von zu Hause, d. h. aus der fernen Ostschweiz, einen Brief von meiner Schwester, worin mir zu meiner Bestürzung die Mitteilung gemacht wurde, daß meine liebe Mutter ein Hirnschlag getroffen habe, der eine linksseitige Lähmung zur Folge gehabt habe. Da man nicht wissen könne, ob eine Wiederholung und sogar der Tod eintreten könne, so wäre es wünschenswert, wenn ich, um meine Mutter noch einmal zu sehen, unverzüglich nach Hause käme. Ich hatte Nachtdienst gehabt und begab mich sofort zu meinem Chef. Ich erklärte ihm die Situation und bat aufs dringlichste um einige Tage Urlaub. Der Chef erklärte mir aber rundweg, daß er mir einen solchen Urlaub nur gewähren könne, wenn ich ihm den Brief, den ich erhalten habe, zur Einsicht einhändige. Da nun aber in diesem Briefe familiäre Fragen in die schmerzliche Mitteilung eingeflochten waren, die nicht für Drittpersonen bestimmt waren, mußte ich diese Zumutung zurückweisen, wobei ich zugleich meinem Erstaunen darüber Ausdruck gab, daß mir in einer so ernsten Angelegenheit nicht mehr Glaube geschenkt werde. Da alles Bitten nichts nützte und der Gestrenge auf seinem Verlangen, den Brief zu lesen, beharrte, beschloß ich, höhern Orts um Urlaub nachzukommen. So fuhr ich, da ich Feierabend hatte, mit dem ersten fälligen Zug nach Luzern und begab mich unverzüglich ins Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn. Bei der Eingangstüre zu den Bureaux des Maschinenmeisters (unseres Abteilungsvorstandes) klopfte ich an. Eine geraume Weile wartete ich umsonst auf Einlaß. Da kam vom östlichen Korridor her ein würdig aussehender Mann, den ich nicht kannte, auf mich zugeschritten und fragte mich freundlich,

ob ich zum Maschinenmeister wolle. Nachdem ich dies bejaht hatte, belehrte mich dieser Herr, daß heute infolge eines Lokalfeiertages im Verwaltungsgebäude nur eine ganz kleine Anzahl Beamte anwesend sei und arbeite. Der Maschinenmeister sei ebenfalls nicht anwesend, aber, fügte er lächelnd hinzu, vielleicht könne er mir helfen, ich solle ihm folgen. Voll Verwunderung kam ich der Aufforderung dieses liebenswürdigen Herrn nach. Nicht lange ging's, da betrat er ein schönes, großes Arbeitszimmer, das ich mit dem staunenden Blicke des Provinzialen betrachtete, und forderte mich auf, ebenfalls einzutreten. Darauf nahm er, mich zum Sitzen einladend, an einem Schreibtische Platz. Da ich beim Eintritt an der Türe auf einem Schilde die Worte gelesen hatte: Direktor W., fragte ich höflich, nachdem ich mich vorgestellt hatte, ob ich vielleicht die Ehre habe, Herrn Direktor W. gegenüber zu sein. Lächelnd bestätigte er dies und sagte dann zu mir: „So, und nun, was haben Sie auf dem Herzen? Sie scheinen etwas Unliebsames zu haben; nur ungeniert ausgepackt!“ Durch diese freundliche Behandlung verlor ich bald meine anfängliche Befangenheit und faßte Vertrauen. Ich schüttete, wie es gewünscht worden war, mein Herz gründlich aus. Wie so ganz anders war doch die Handlungsweise dieses Mannes als die des andern. Hier Liebenswürdigkeit, dort Mißtrauen! Als Herr Direktor W. mich zu Ende gehört hatte, fragte er mich noch dies und das, nahm dann ein Diensttelegrammformular zur Hand und schrieb einige Zeilen darauf. Dieses kurze Schreiben, das er durch Beifügung von Datum und Unterschrift zum Dokument gestempelt hatte, überreichte er mir. Es lautete: „Lokomotivheizer M. hat auf unbestimmte Zeit Urlaub. W., Direktor.“ Dann fügte er noch mündlich hinzu: „So, reisen Sie jetzt gut nach Hause, ich wünsche mit Ihnen von Herzen, daß es daheim nicht gar so schlimm aussehe und Ihre Mutter bald wieder genese. Wenn dies, wie wir hoffen, der Fall ist, so teilen Sie der Ordnung halber Ihrem Chef mit, wann Sie den Dienst wieder anzutreten gedenken. Alles andere werde ich schon in Ordnung bringen.“ Auch noch einem fernern Wunsche, den zu äußern ich mir gestattete, wurde gerne entsprochen. Von Luzern ging in kurzer Zeit nach

Zürich und der Ostschweiz ein Expreßzug ab; wenn ich diesen benützen konnte, so war ich etliche Stunden früher zu Hause als mit dem nachfolgenden Bummelzuge. Da aber dieser Expreßzug nur 1. und 2. Klasse führte und ich als Lokomotivheizer nur ein 3. Klasse-Freibillett beanspruchen konnte, ordnete Herr Direktor W. an, daß mir ausnahmsweise, und zwar nicht nur für den fraglichen Zug, wie ich gebeten hatte, sondern überhaupt für Hin- und Rückfahrt, ein Freibillett 2. Klasse ausgestellt werde. So hatte ich allen Grund, diesem liebenswürdigen Herrn und höchsten Vorgesetzten herzlichen Dank zu sagen.

Zu Hause traf ich meine Mutter leidend genug an. Als ich nach zirka acht Tagen mich überzeugen mußte, daß vorläufig der Tod noch nicht zu befürchten sei, daß dagegen die Bedauernswerte einem längern Siechtum entgegengehe, meldete ich mich wieder zum Dienst. Nach etwa zwei Jahren bekam ich unverhofft die Mitteilung, daß meine Mutter gestorben sei. Diesmal freilich mußte ich mir den Urlaub nicht mehr in Luzern holen. Ich hatte aber auch keinen Brief mehr zu zeigen, denn ein offenes Telegramm verkündete die traurige Botschaft.
